INAUGURACION DEL CABLE SUBMARINO

DE LA ISLA DE CUBA.

El dia 10 de agosto último se verificó por fin en la Habana la inauguracion del cable submarino, por medio del cual ha quedado definitivamente unida la isla de Cuba con Europa y con la madre patria, no menos que con otros puntos de América, Asia y Africa. El capitan general de la Isla reunió para celebrar tan fausto acontecimiento á las principales autoridades y otras personas de importancia, y despues de un breve discurso el servicio quedó establecido. La referida autoridad superior saludó inmediatamente á la de los Estados-Unidos, que á su vez correspondió con igual cortesía. Posteriormente, se dirigieron al gobierno español los partes del difunto general Manzano y los del señor Gutierrez de la Vega, que ya han publicado los periódicos de esta córte, todos los cuales han sido contestados por las autoridades respectivas, demostrando que la línea está practicable en toda su estension. EL MUSEO toma parte en la satisfaccion que debe haber producido este suceso, que haciendo desaparecer casi del todo las distancias, ha de estrechar los vínculos que unen con la antigua metrópoli á las florecientes Antillas españolas, favoreciendo de una manera incalculable el movimiento comercial asi de aquellas ricas y apartadas regiones como de España. EL MUSEO, que siempre ha dedicado un lugar preferente á todo lo que sea digno de llamar la atencion, publica hoy un grabado que representa la vista general de Cayo-Hueso, tomada por la parte Sur y á distancia de dos millas de tierra, cuyo cróquis, se debe al entendido inspector del cuerpo de telégrafos de la isla, don Enrique de Arantave, así como los siguientes curiosos apuntes de las operaciones que precedieron al acto inaugural, son debidos en su mayor parte, á un ilustrado colaborador de nuestro semanario, y el resto á varios periódicos de la Habana.

«Continúan—nos decia nuestro colaborador—los trabajos de esta importante obra, que para bien del gobierno y de esta preciosa Antilla, instala la Compañía Telegráfica Internacional Oceánica.

Despues de los reconocimientos y sondeos practicados por el vapor de guerra de la marina de los Estados-Unidos *Corwin*, desde el 22 de mayo al 10 de junio, en que se determinó con precision la forma de las costas de Cuba desde el Faro del Morro hasta cerca del puerto del Mariel, y se conocieron con exactitud las corrientes submarinas, el perfil y calidad del fondo de la línea normal Norte á Sur desde la *Chorrera á Key-West*, se procedió por la Compañía al estudio y construccion de un ramal telegráfico subterráneo para empalmar el primer punto con la estacion central telegráfica de la Habana, que debia ser el estremo de la línea, segun las prescripciones del Gobierno. Encontradas graves dificultades para realizar este trayecto subterráneo con la prontitud que requeria la necesidad de inaugurar la línea en breve plazo, la Compañía solicitó del gobierno superior de la Isla el establecimiento de una aérea provisional, ínterin se llevaba á término la subterránea, y concedida ésta con el referido carácter provisional, se comenzó la instalacion de la misma, que quedó espedita en quince dias, como igualmente una pequeña caseta de mampostería en el punto de la costa donde debia verificarse el amarre del estremo del cable de costa, y la union con el subterráneo ó línea de tierra, hasta la estacion central de la Habana.

Los detalles científicos de cada una de estas construcciones ó reconocimientos, serán puestos oportunamente en conocimiento de nuestros lectores, por lo mucho que interesan á los individuos del cuerpo, así como los relativos al fondeo del cable, líneas subterráneas en la isla de Key-West, trazado de la seccion submarina de éste á Punta Rasa (Florida) y la construccion y accidentes de las 250 millas mas de líneas telegráficas terrestres que enlazarán á la Habana con la gran masa de líneas telegráficas americanas, con el cable atlántico y Europa.

Entre tanto, podemos dar algunos detalles relativos á la inmersion del cable de la Habana á Key-West en una estension lineal de 83 millas españolas ú 81 y media inglesas.

El 26 de julio arribó á la Habana el vapor inglés *Narva* destinado por la Empresa constructora del cable al trasporte del mismo desde Inglaterra á las Antillas, y acto contínuo, auxiliado del vapor español de guerra *Francisco de Asis* y del de la marina americana *Tahoma*, se trasladó á Key-West, con la comision científica nombrada por el gobierno de la Isla, para presenciar y auxiliar las operaciones, que se componia del presidente de la Compañía General W. Smith, ingeniero de la Compañía Mr. Everett, é inspector del Cuerpo de telégrafos de la Isla don Enrique de Arantave, y por la marina española, el señor brigadier 2.° jefe del apostadero de la Habana don Manuel Alvarado, el señor capitan del puerto de la Habana don José Polo de Bernabé y dos ingenieros navales pertenecientes á la fragata *Tetuan*.

El miércoles 31 de julio, arribó la escuadrilla telegráfica á Key West, y se preparó desde luego el *Narva* á establecer sobre la cubierta del buque, los aparatos, máquinas y adyacentes necesarios para el tendido del cable. En la madrugada del 3 de agosto comenzaron las operaciones desde el lugar designado para el amarre, tendiendo 800 brazas de cable grueso de costa, y á las seis de la mañana siguiente, se puso en movimiento el vapor *Narva* para continuar el tendido del cable, que habia de ser de costa como el de amarre, por exigirlo así la profundidad del fondo que en las primeras 20 millas no escedia de 200 brazas, y en constante lecho de arena de coral, y con corrientes variables.

Con marcha de 4 $^1/_2$ millas por hora, y con ligeros accidentes sobre cubierta, por no funcionar las máquinas de desarrollo con la regularidad que convenia, continuó la operacion del tendido todo el dia 4 hasta medio dia en que se echó al agua con toda felicidad la *Boya* donde debia quedar sujeto el estremo de las 20 $^1/_2$ millas de cable de costa de esta parte, situando otras tres boyas mas, una en la misma direccion del trazado, y dos á tres millas de distancia, una al Este y otra al Oeste, cada cual con banderas de color distinto, como puntos de reconocimiento.

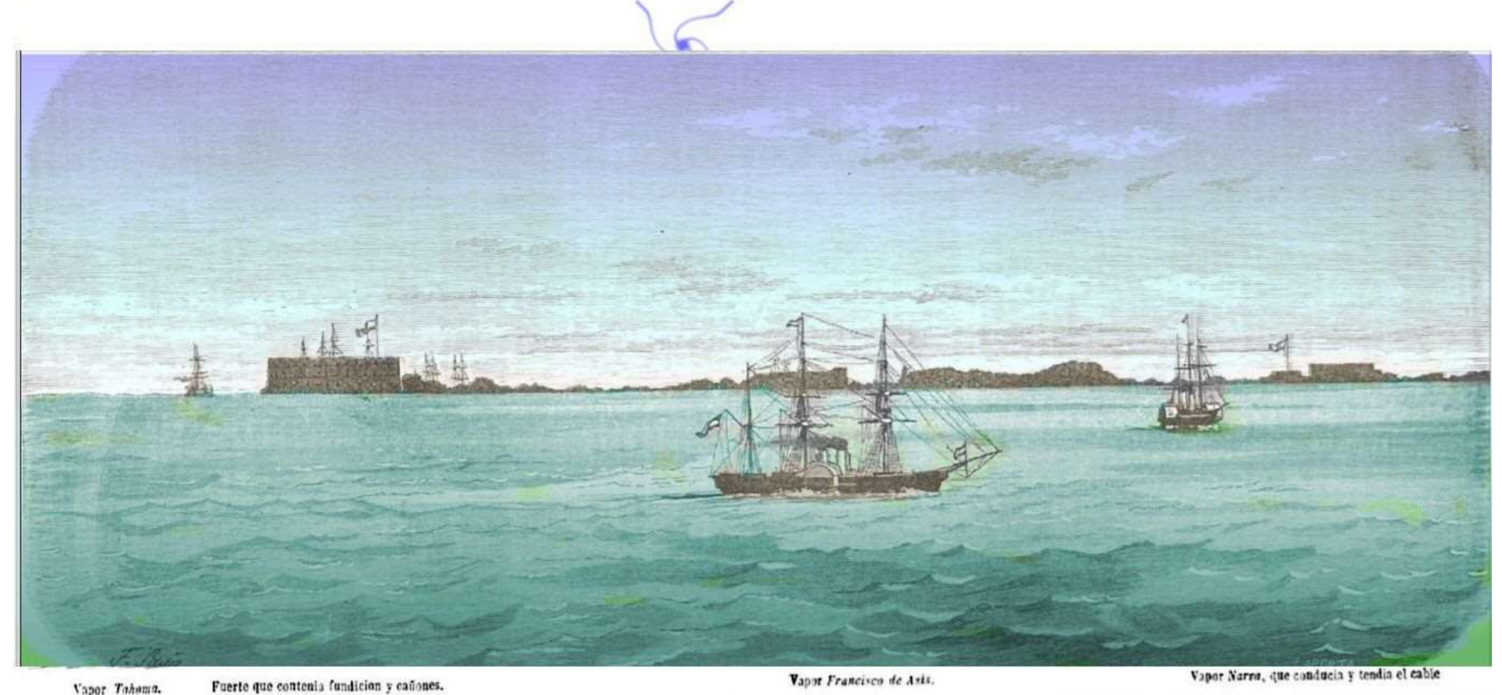
A las siete de la tarde del 5, la escuadrilla telegráfica tomó rumbo para la Habana, con el objeto de colocar en el otro estremo de la Chorrera el resto de cable de costa (una y media millas) y empezar el tendido del de fondo desde la Habana para Key-West, por exigirlo así las corrientes del Golfo; y en efecto, el mismo dia por la tarde el vapor *Narva* fondeó en la barra de la Chorrera y arrió 300 brazas de cable de costa sobre las embarcaciones menores que con la anticipacion conveniente tenia preparada la marina española, proce-

(8) Los que consideran á Enrique de Offerdinguen como presuntoautor del poema los *Nibelunguen* apelan á esta circunstancia en apoyo de sus afirmaciones. Enrique de Offerdinguen era austriaco, y en el poema, además de hacerse en su trascurso algunos elogios del Austria, está presentado Atila con mucha menor ferocidad que la que la historia nos da á entender como suya. Atila, antes de invadir el imperio romano de Occidente, se hallaba establecido en el Austria. Cantos de este pais y especialmente húngaros, celebran á Atila como un esforzado guerrero, que en cuestion de humanidad práctica nada tiene que envidiar al mas generoso de los conquistadores de otros tiempos.

diéndose al tendido del mismo, y á otros trabajos preparatorios para su seguridad; los cuales ocuparon toda la tarde, quedando al oscurecer establecida la comunicacion telegráfica, entre la Chorrera y la estacion de abordo.

Las autoridades superiores del territorio presenciaron esta interesante operacion, y la marina española quedó como siempre á la altura que acostumbra en cuantos cometidos se le encomiendan. La difícil operacion del tendido de esta seccion de cable y la colocacion del mismo en tierra, fueron directamente ejecutadas y dirigidas por el señor capitan del puerto de la Habana, don José Polo de Bernabé y por el inspector de telégrafos don Enrique de Arantave.

A las cuatro de la tarde del 6, levó anclas el *Narva* para continuar el tendido del cable, dejando completamente terminadas las operaciones de amarre, y montados los instrumentos dedicados para los esperimentos eléctricos en la estacion provisional de la Chorrera; y en efecto, partió con el *Francisco de Asis* y el *Tahoma*, rumbo á Key-West. El fondeo continuó sin novedad en la parte mas profunda y por lo tanto mas peligrosa del Golfo (10 ó 15 brazas), aunque se notasen defectos en la maquinaria, que no marchaba con la regularidad que hubiera sido de desear, y muy especialmente en los frenos para moderar la marcha del cable, como asimismo en el gran número de faltas ó roturas de los alambres de la envoltura esterior que aparecian sueltos, y que en tal situacion cayeron al mar. Sin embargo, las señales eran perfectas, y el cable siguió fondeándose con dificultad y á marcha lenta de 2 1/2 á 3 millas por hora. El tiempo se cerró completamente en lluvia desde media noche, y esta circunstancia y la rotura de uno de los frenos en el trayecto de mayor profundidad y de corrientes mas fuertes, vino á embarazar las operaciones, que continuaron inseguras y defectuosas hasta la madrugada del 7. Por otra parte, los rumbos corregidos del *Narva* no daban una seguridad de la situacion del barco, y sí casi una evidencia de que marchaba demasiado al Este, y que la correccion producida por las fuertes corrientes del Golfo, le dejarian aun muy distante de las boyas; y en efecto, el vapor inglés *Allais*, pasando á las diez de la mañana por el costado de estribor del *Narva*, vino á sacar á éste de toda duda, asegurando se hallaba 22 millas al Este de la boya. El tiempo no mejoraba, sin embargo, y el *Narva* no pudo emprender la difícil tarea de retroceder cobrando cable para rectificar el trazado, y prefirió gastar 20 millas mas, y tomar rumbo al Oeste, donde efectivamente encontró la boya á las cinco de la tarde. Se fondearon, pues, para un trayecto de 81 1/2 millas inglesas, mas de 123 millas de cable, cantidad superior en 15 á la necesaria. Al verificar el amarre abordo y proceder al empate, se rompió éste cayendo al mar muy cerca de la boya del otro estremo.»



Vapor *Tahoma*. Fuerte que contenia fundicion y cañones. Vapor *Francisco de Asis*. Vapor *Narva*, que conducia y tendia el cable

INAUGURACIÓN DEL CABLE SUB-MARINO DE LA ISLA DE CUBA.—VISTA GENERAL DE CAYO HUESO, TOMADA DEL NATURAL POR LA PARTE SUR Y A DISTANCIA DE DOS MILLAS DE TIERRA, Á LAS SEIS DE LA MAÑANA, POR EL INSPEC DEL CUERPO DE TELÉGRAFOS DE LA ISLA, DON ENRIQUE DE ARANTAVE.

Hasta aquí nuestro colaborador. Lo que sigue está tomado de varios periódicos de la Habana.

«La operacion del *Narva* ha sufrido un contratiempo que la retardará algun tiempo. En el momento de hacerse el empate del cable, cuando ya se habia recobrado por la proa del buque el principio del que estaba sujeto á la boya y que por la popa pendia el que habia ido tendiéndose desde la Chorrera, reventó este último muy cerca de la amarra con que se le tenia sujeto y se precipitó al mar. Este contratiempo, que parece una desgracia, evita tal vez otra mayor; porque ha revelado el punto en que ese conductor tenia una falta ó defecto que, si hubiese llegado á empalmarse y tenderse, habria producido probablemente una interrupcion de corriente cuyo orígen se habria hecho innavegable sin repetidas y muy dilatadas operaciones. La inmersion se habia hecho hasta entonces con toda felicidad, aunque muy contrariada por poderosas corrientes que mantenian el cable en un grado de tension que hacia retemblar los aparatos.»

«Luego que el *Narva* se despidió de su fondeadero hizo rumbo al Norte, en el que se mantuvo hasta que se enderezó al Noroeste; varió despues al Nordeste y luego al Nordeste cuarto Este hasta la altura de la boya, y allí supo por las indicaciones que le hicieron el *Francisco de Asis* y otro buque inglés, que se hallaba á 20 millas al Este de aquella. Hizo entonces rumbo hácia el Oeste, y encontrando la boya que buscaba, procedió á la operacion del empalme, en la forma y con el éxito que hemos dicho arriba.

El *Narva* tiene á bordo los instrumentos necesarios para rastrear y recobrar el cable, y ha quedado practicando esta faena, que probablemente no será larga, pues que está sobre el punto donde ha ocurrido el siniestro, y sabe el lugar fijo en que ha caido el estremo roto.»

EL CABLE SUBMARINO.

«En prensa ya nuestro alcance de ayer tarde, se nos favoreció con una nota que dice:

«El vapor de guerra español *Francisco de Asis* ha traido hoy por la mañana la deplorable noticia de que se ha roto el cable submarino á las 22 1/2 millas de Cayo Hueso, punto donde debe verificarse el empate de los dos estremos. En consecuencia, el del tramo que parte de la Chorrera permanece sobre fondo de arena; pero se confia en que con los ganchos y otros instrumentos que lleva el *Narva*, previendo ese caso, pronto estará arriba el estremo que ha descendido al fondo del mar.»

EL CABLE ROTO.

«A las ocho y media de la mañana de hoy ha entrado en nuestro puerto, de regreso de su espedicion, el vapor de guerra español *Francisco de Asis*, y nos ha traido los pormenores del acontecimiento, con cuyo título encabezamos estas líneas.

El vapor de los Estados-Unidos *Tahoma* se habia

adelantado al *Francisco de Asis* y al *Narva* con objeto, sin duda, de encontrar la boya y esperar allí á los otros dos vapores, como en efecto sucedió. Ayer miércoles á las dos y cuarenta minutos de la tarde, el *Francisco de Asis* avistó la boya en que estaba el estremo de las 22 y media millas de cable tendidas ya desde Cayo Hueso. y al *Tahoma* que aguardaba en ese lugar, y en seguida se dirigió á ella el *Francisco de Asis*, haciendo señales al *Narva* de que se avistaba la boya.

El señor inspector de telégrafos Arantave, el capitan del puerto y un oficial de ingenieros que se encontraban á bordo del *Narva*, pasando á bordo del *Francisco de Asis* á las seis y media de la tarde para avisar que el estremo del cable con la boya se encontraba en el *Narva*, y hacer saber al mismo tiempo que la señal de que estaba terminada la operacion seria el izar cuatro faroles. Los mismos individuos pasaron despues á bordo del *Tahoma* para conferenciar con el general Smith. A las ocho y quince minutos de la noche se izaron en el *Narva* los cuatro faroles convenidos, y entonces se le aproximó el *Francisco de Asis*, atracando pocos momentos despues á su costado el bote que tenia el *Narva* á su lado, perteneciente al vapor de guerra español, y en el cual estaban el señor Arantave, el capitan de este puerto y el oficial de ingenieros, quienes manifestaron lo siguiente:

«Teniendo ya preparados los dos estremos del cable para hacer el empalme, al tratar de cobrar ó halar por la proa del *Narva* la estremidad que parte de la Chorrera, la mucha corriente hizo que el *Narva* se echara demasiado sobre el cable, y lo rompió con la proa. El *Narva*, para hacer la operacion, se puso de proa hácia la Chorrera.

Despues de este accidente, dicho vapor se fué á fondear á Cayo Hueso, ó á algun islote inmediato, dejando para el dia de hoy, jueves, la operacion de rastrear el cable, lo cual se hace por medio de anclas y ganchos que para este fin lleva á bordo, lo mismo que la maquinaria que conduce á proa, en prevision de un acontecimiento desgraciado. Siendo de fondo arenoso la parte que hay que rastrear para suspender el cable, se cree que hoy mismo ó mañana, tal vez, quede terminada esta operacion. Las 22 $^1/_2$ millas de cable colocadas desde Cayo Hueso han quedado lo mismo que antes, pues tan pronto como se rompió la estremidad que partia de la Chorrera, se echó la otra parte al agua con su correspondiente boya.

El *Francisco de Asis* partió del lugar del suceso para este puerto, á las ocho y cuarenta y cinco minutos de la noche de ayer.»

A. C.